

[Tommy Dinesen]

Som der står i redegørelsen for elektrificeringsprojektet fra december 1989, side 3: »Ved hovedstrækningen igennem Danmark fra København via Storebælt-Padborg kan DSB tilbyde særlig hurtig, stabil og miljøvenlig transittrafik igennem Danmark til gavn for erhvervslivet ikke bare nord og syd for, men også i Danmark, og med mindst mulige miljøgener i forhold til andre transportmuligheder.« Hvad dælen nøler vi efter?

Det siges endvidere i rapporten, at elektrificering vil blive et led i en sammenhængende baneinfrastruktur til resten af Europa bl.a. til de franske højhastighedstog TGV.

SF mener, at elektrificering skal fremmes. Alt taler simpelt hen derfor.

Skibstrafikken har sin force ved at være billig og ikke særlig energiforbrugende, når der sejles med store laster. F.eks. belaster et skib med 60.000 t korn i hvert fald ikke landevejstrafikken, hvorimod transporten af samme mængde korn vil fylde landevejene med 3.000 osende lastbiler.

Men også inden for søfarten sker der nye ting, som burde støttes, måske med en emissionsafgift på skibe til gavn for dem, der lever op til de nye krav. F.eks. bygger både A. P. Møller og Tankskibsrederiet Herning nu olietankskibe med dobbelt bund, som skal øge sikkerheden i forhold til olieudslip, således at vi undgår miljøkatastrofer med olieudslip som f.eks. den, »Exxon Valdez« forårsagede i Alaska. Men vi vil også overveje at støtte brugen af lettere olier til skibenes maskiner med en emissionsafgift.

Skal man endelig kritisere transporthandlingsplanen, er det specielt cykelafsnittet, der står svagest. Set med baggrund i de summer, samfundet investerer i vejanlæg og parkeringspladser til bilerne, må man nok sige, at cyklisterne stadig er trafikplanlægningens stedbørn. Det kan ganske vist være vanskeligt at etablere cykelstier i gamle bydele med smalle gader, men det kan dog godt med lidt god vilje lade sig gøre. I betragtning af at cyklen er vort sundeste transportmiddel, hvis ellers ikke cyklisterne lunger fyldes med udstødningsgasser, bør der planlægges helt bevidst til fordel for cyklisterne, f.eks. cykelruter, hvor bilerne ikke har adgang.

DSB har taget initiativ til en styrkelse af cyklismen ved at give adgang for cykler i visse

tog. Men mange steder i landet er cykelopbevaringsmulighederne stadig for dårlige ved stationerne.

SF vil støtte alle cykelfremmende foranstaltninger, sådan som vi altid har gjort.

Tilbage står nu flytrafikken, der er såvel støjforurenende som energiforbrugende. Med flyene er det ligesom med bilerne; de er ikke til at afskaffe. Flyene er det hurtigste transportmiddel, vi har til lange afstande. I fremtiden må flytrafikken regne med stor konkurrence; således vil indenrigsflyvningen få konkurrence fra de faste forbindelser på Storebælt. Ligeledes vil udbygning af elnettet til togene gøre det muligt at køre med TGV-tog til alle større byer i Europas centrum på langt kortere tid end i dag, hvis ellers det bliver vedtaget.

SF mener, at der inden for en kort årrække må sættes kraftigt ind over for flystøjen, der er en voldsom lydforureningskilde for såvel mennesker som for dyr.

Konklusionen er: SF vil helt og fuldt støtte alle foranstaltninger, herunder gerne afgifter på de mest forurenende fremdrivningsmidler, til gavn for miljø, dyr og mennesker, for derved at leve op til Brundtlandrapportens intentioner om vor fælles fremtid. Og SF støtter det dagsordensforslag, der er fremsat af hr. Bilgrav-Nielsen.

Ole Donner (FP):

Jeg skal indledningsvis takke ministeren for redegørelsen. Der var mange positive ting i ministerens redegørelse. Der var også ting, som Fremskridtspartiet ikke umiddelbart kan gå ind for. Derfor vil jeg starte med at sige, at Fremskridtspartiets holdning til forslaget om motiveret dagsorden, stillet af næsten samtlige andre partier her i dette Ting, er, at det kan vi ikke støtte.

Vi er meget kede af, at der fra borgerlig side er opbakning til en dagsordenstekst som den, der ligger på bordet her i dag, og jeg citerer fra dagsordensforslaget: »Folketinget konstaterer, at der af hensyn til nødvendige miljøforbedringer i trafiksektoren er behov for en konsekvent indsats, der sikrer, at jernbanen og de kollektive trafiksystemer får en stigende andel af gods- og persontransporten.«

Det er et afsnit, som Fremskridtspartiet under ingen omstændigheder kan støtte. Har man helt glemt, at der her i landet foregår en meget